Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 595 de 2011

CIUDAD DE CARMELO

Visita

"DIÁLOGO POLÍTICO - SOCIAL POR URUGUAY LOGÍSTICO 2030"

Seminario, Concurrencia

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE FERROCARRILES DEL ESTADO (AFE)

Invitación

SEMINARIO UNIÓN FERROVIARIA

Concurrencia

CENTRO DE PROPIETARIOS DE ÓMNIBUS DE TURISMO (CEPROTUR)

ver exposición

Planteos

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 14 de junio de 2011

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Jorge Pozzi.

MIEMBROS: Señores Representantes Gonzalo de Toro, Guillermo Facello, Guzmán Pedreira, Richard Sander y Pedro Saravia.

INVITADOS: Por el Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo, señores Spiros Kapatos, Presidente; Juan Daniel Balbiani, Vicepresidente; Pedro Bardesio, Tesorero; y doctora Ángela Delpino, asesora.

SEÑOR PRESIDENTE (Pozzi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Antes de que ingresen los invitados del día de hoy quiero decir que se está repartiendo el itinerario del viaje a Carmelo previsto para el próximo jueves, intentando salir desde aquí a la hora 6 y 30 y llegar a destino a la hora 10, a efectos de abarcar todo el recorrido marcado por el Alcalde, que culmina en el aeropuerto de esa ciudad, tema sobre el que se han expedido las fuerzas vivas del lugar y por el que hemos recibido al señor Ministro Rosadilla y a integrantes de la Fuerza Aérea, quienes nos explicaron los planes que tienen al respecto.

A su vez, ha llegado una invitación relativa al lanzamiento del Diálogo Político y Social por el Uruguay Logístico 2030. Se trata de un proyecto de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Desarrollo Social, cuyo lanzamiento será el 20 de junio a la hora 18 y 30, en el Pabellón del Bicentenario, en Las Piedras que, si no recuerdo mal, es cerca del obelisco de esa ciudad. Si bien la invitación está dirigida al Presidente, creo que es extensiva a toda la Comisión, por lo que si hay compañeros interesados en asistir haríamos las gestiones para conseguir locomoción y concurrir como Comisión. De lo contrario, cada quien irá por su cuenta.

SEÑOR SARAVIA.- He escuchado en los medios de prensa que en el día de ayer se ha llegado a un acuerdo en AFE sobre la forma en que se instrumentarán algunas cuestiones.

Como es un tema que atañe a la Comisión, si están de acuerdo, solicito invitar al Directorio de AFE para que nos informe sobre este acuerdo creo que en él están participando los funcionarios, el Directorio y el Poder Ejecutivo, que ya tiene posición tomada, pues es un tema complejo de entender. Sería bueno que nos expliquen cuál es la situación planteada, cómo se seguirá hacia adelante lo hemos visto someramente en la Comisión el año pasado al menos para tratar de entender la posición del Poder Ejecutivo y la del Directorio de AFE, y cómo se vincula el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que, por algo, nos está invitando a la actividad a realizarse el próximo lunes 20.

Creo que deberíamos atar una cosa con la otra para tener un concepto más global de la logística y de cómo se están incorporando los temas relativos al puerto, las carreteras y AFE.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay inconveniente, estaríamos gestionando la solicitud del señor Diputado, más allá de que en algún momento podríamos hacer algún adelanto. Para la semana próxima trataremos de coordinar con el Directorio de AFE para que venga a informar.

Quisiera saber si a los señores Diputados les ha llegado una invitación para concurrir a un seminario de la Unión Ferroviaria a realizarse el día 20 de junio en la Sala 17 del Edificio Anexo del Poder Legislativo. Según me han informado, han invitado al Directorio de AFE y al Directorio de ANCAP. Si no han recibido la invitación, la haremos llegar a todos los integrantes de la Comisión.

(Ingresa a Sala la delegación del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo, CEPROTUR)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a la delegación del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo, integrada por su Presidente, el señor Spiros Kapatos, por el Vicepresidente, el señor Juan Daniel Balbiani, por el Tesorero, señor Pedro Bardesio, y por la doctora Ángela Delpino.

SEÑOR KAPATOS.- Muchas gracias por recibirnos. La doctora Delpino llegará unos minutos más tarde.

Hemos concurrido algunas veces a la Comisión, casi siempre por los mismos temas. Somos una Asociación que nuclea a 295 empresas, aproximadamente tenemos entre 650 y 700 vehículos, que incluye camionetas, micros y ómnibus de turismo. En forma directa nucleamos a mil familias me refiero a conductores y empresarios, más todo lo que viene detrás: mecánicos, pintores, chapistas, etcétera.

Me voy a referir a los problemas que afectan al transporte turístico. Hay que procurar preservar el mercado laboral del sector impidiendo que empresas con vehículos que fueron adquiridos originalmente para

desarrollar otro tipo de servicios de transporte, diferente al turístico, invada la plaza, a veces, dando servicios a precios muy bajos, con los que no se puede competir.

A diferencia de las empresas que desarrollan servicios de línea o regulares, las empresas de transporte turístico no reciben reintegro del Estado en razón del consumo de combustible, ni subvención de especie alguna.

Los coches de línea regular perciben un fideicomiso. Nosotros no lo percibimos. Las empresas de línea realizan una declaración jurada no sé cuál es el procedimiento que después tienen en el que se indican los turnos y los vehículos utilizados. A fin de mes tienen un reintegro en base al combustible utilizado y los kilómetros realizados.

No sé qué declaran y qué dejan de declarar, pero lo cierto es que cuando nosotros presupuestamos viajes y no nos contratan, luego nos enteramos esto es muy chico que sí fue tomado por una empresa de línea y que la diferencia es casi la mitad del precio que nosotros cobramos. Es decir, ellos tienen un gasoil diferencial al nuestro. Muchas veces utilizan vehículos de línea regular, situación que está prohibida.

Muchas veces se procura denunciar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas ciertas matrículas y coches con doble habilitación, pero esto continúa y continúa.

Nosotros entendemos que algo desleal está ocurriendo con nuestros viajes, y hay que dar coto a todo esto. Sé que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas protege al servicio público, pero las empresas de líneas argumentan que deben hacer el otro servicio, el ocasional, para poder subsistir.

También invaden el mercado turístico perjudicando a los transportistas turísticos con un creciente número de transportistas que realizan dicha actividad sin efectuar ningún tipo de aportaciones, constituyendo competencia desleal para quienes cumplen con las mismas. La carencia de los controles necesarios por parte de los organismos competentes permite la existencia y el crecimiento del informalismo.

En su momento el Ministerio de Transporte y Obras Públicas argumentó que no tenía personal ni medios económicos para contar con vehículos a efectos de hacer inspecciones en las carreteras, pero nuestra Asociación, en varias oportunidades le ha ofrecido un auto el Ministerio ponía los inspectores para realizar dicha función y solucionar nuestro problema. Nos dijeron: "No, porque no se puede aceptar que una Asociación aporte ciertas cosas a un Ministerio". Y quedó así.

Cada dos por tres los funcionarios del Ministerio están en las carreteras inspeccionando a los coches de turismo, no a todos los ómnibus que transitan por allí. El servicio que figura como de línea, lo pinta como tal, pero es de turismo, por lo que eso no aparece ni les exigen tantas cosas como a nosotros.

No ignoramos que las cargas fiscales son muchas y que se hace difícil cumplir con las mismas, pero el Estado debe controlar que todos las cumplan por igual para asegurar a quienes realizan la misma actividad la posibilidad de competir en igualdad de condiciones.

Hay vehículos en mal estado de conservación que se vierten al turismo y saturan la plaza. Los transportistas turísticos se han endeudado invirtiendo en vehículos adecuados al servicio que brindan, dentro de una actividad declarada de interés público. Sin embargo, quienes no se dedican principalmente a dicha actividad sino al transporte de pasajeros realizando servicios de línea, desechan sus vehículos ya desgastados por el uso permanente al que se ven sometidos, y los venden, una vez que desquitaron la inversión y obtuvieron ganancia, para desarrollar servicios turísticos con el consiguiente deterioro de imagen para el sector y el propio servicio.

¿Qué es lo que pasa? La línea utiliza los coches durante doce o quince años, llegando a transitar veinte millones de kilómetros. Como no hay ninguna legislación que lo prohíba, una vez que los vehículos comienza a tener carencias, dificultades y problemas, los venden, y los compran los transportistas turísticos, porque lo venden en forma financiada, en cuotas y les dicen que los van a contratar para hacer servicios de línea. Y la gente se va metiendo.

Nosotros, cuando tenemos que comprar un vehículo, el banco nos pide hasta lo que no tenemos nos endeudamos con lo que tenemos y con lo que no tenemos, pero las empresas de línea ponen como garantía el

fideicomiso. Por lo tanto, es mucho más fácil que ellos importen vehículos nuevos a que lo hagamos nosotros. Y no olvidemos, como ya dije, que obtienen el combustible a menor precio.

Como consecuencia esto determina que en la plaza veamos ómnibus viejos haciendo servicios de turismo, es decir, con coches que antes se usaban para trabajar en servicio de línea.

Por otro lado, tenemos al Ministerio de Turismo y Deporte que nos vive exigiendo que tengamos unidades competitivas para el turismo. ¿Cómo vamos a comprar un coche de US$ 250.000? Si a nosotros nos garantizan que vamos a hacer servicios de turismo, no tengo dudas de que cualquier transportista se endeude, pero no olvidemos que por otro lado tenemos a quien compró un coche que se utilizaba para servicios de línea, con quince años de antigüedad y veinte millones de kilómetros encima, y que va a cobrar lo mismo que quien compró un cero kilómetro.

Tenemos que evitar esa parte de venta de ómnibus de línea al sector de turismo. Reitero que no hay ninguna normativa que prohíba eso por lo que están libre de venderlos.

¿Qué es lo que ocurre? Que la plaza se llena de coches viejos.

En reiteradas ocasiones se ha solicitado al Ministerio de Turismo y Deporte establecer la prohibición de incorporar al transporte turístico vehículos que no hayan sido destinados, desde su importación, a la actividad turística, y la creación de un registro de empresas y vehículos que se dedican exclusivamente al transporte turístico, apostando por el turismo.

Después de que entraron en razón y comprendieron que era necesario tener un registro de empresas y de vehículos, nos dijeron que iban a comprar un "software". Eso salía caro, pasó el tiempo, lo compraron y no les funcionó. CEPPROTUR se ofreció a comprar el "software", pero no lo aceptaron. Seguimos sin registro desde hace mucho tiempo.

El Ministerio de Turismo y Deporte no sabe qué vehículos tiene en Uruguay, porque se dedica a otra cosa.

Hasta la fecha dichas autoridades nada han hecho al respecto. En consecuencia, el organismo rector, Ministerio de Turismo y Deporte reitero ignora con qué flota de vehículos de turismo cuenta el país para cumplir con la demanda de servicio turístico. A pesar de que la actividad turística genera muchísimas divisas para el país, no ha advertido el deterioro de imagen que provoca en el sector turístico la incorporación de vehículos excesivamente desgastados en otras actividades, y la pérdida que significa para quienes han invertido, endeudándose en vehículos nuevos que destinan exclusivamente al turismo, y que hoy no se ven estimulados para continuar invirtiendo en esta actividad. Esto aparejará, a corto plazo, el envejecimiento de toda la flota de vehículos de turismo. Diferente es el caso de aquellos vehículos importados y destinados exclusivamente desde su importación al transporte turístico los cuales teniendo incluso los mismos años que los destinados a los servicios de línea en razón del menor número de kilómetros recorridos no tienen el desgaste y deterioro que presentan los vehículos de línea. Un vehículo de turismo, en quince años, no llega al millón de kilómetros; un vehículo de línea, en el entorno de cinco o seis años, ya pasa los cinco millones de kilómetros, con todo el deterioro que implica en la unidad. Por esta razón, deben tener un tratamiento diferente en cuanto a los años permitidos para trabajar. Mientras el Ministerio de Transporte y Obras Públicas autoriza veinticinco y quince años de antigüedad para vehículos que desarrollan transporte nacional o internacional respectivamente, el Ministerio de Turismo solo habilita dieciocho y diez años. Acá hay una discordancia entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Turismo y Deporte: este último habilitó desde los dieciocho a los veinticinco años un servicio que se llama secundario, que es un servicio turístico al fin, que hace lo mismo que si el vehículo tuviese dieciocho años; es una manera de extender el número de años hasta los veinticinco. Estamos en Uruguay; no estamos en Europa. No podemos tirar un coche a los dieciocho años, y más un coche de turismo. Un coche de turismo a los dieciocho años está perfecto. ¿Por qué? Porque tiene un dueño que lo cuida, que lo mantiene. Es diferente al coche de línea que tiene millones de kilómetros arriba.

Hace bastante tiempo que al Ministerio de Turismo y Deporte le estamos pidiendo que para el transporte internacional sean dieciocho años y que para el transporte nacional sean veinticinco años. Pero el Ministerio de Turismo y Deporte no entiende; para ellos tiene que seguir siendo diez años para el transporte internacional y dieciocho años para el transporte nacional. A los dieciocho años se tiene que tirar el vehículo.

SEÑORA DELPINO.- Disculpen mi llegada tarde. Yo soy la asesora legal de CEPROTUR.

Me parece importante aclarar que en un momento determinado, en 2009, después de mucha insistencia, a instancias de CEPROTUR y por el tema de la antigüedad de los vehículos, hubo una reunión con autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del Ministerio de Turismo y Deporte; se reunieron el Director Nacional de Transporte, ingeniero Genta en ese momento no había Subsecretario, la Subsecretaria actual de Turismo y Deporte, Liliám Kechichián e, inclusive, el señor Ministro Lescano y en esa oportunidad se contempló en un proyecto de ley, por parte del Ministerio de Turismo y Deporte, la adecuación de los años con respecto a la antigüedad de los vehículos fijada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ese proyecto recorrió varios organismos, incluido el Ministerio de Economía y Finanzas, y no sabemos por qué finalmente no se aprobó. Tenemos aquí el proyecto es el que nos envió el Ministerio de Turismo y Deporte y lo ponemos a disposición de los señores Diputados. Significa que en cierto modo la voluntad política existió fue manifestada por el señor Ministro Lescano, pero después la burocracia impidió que se adecuaran los dos proyectos, el del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el del Ministerio de Turismo y Deporte.

Finalmente, las autoridades tuvieron que comprender que era insólito que una materia como el transporte, con la especialidad que significa el transporte turístico, estuviera regulada en dos organismos del Estado de manera diferente.

En definitiva, el proyecto está; nos gustaría que finalmente se aprobara.

SEÑOR SANDER.- Hace algunos días salió un listado con todas las empresas habilitadas para hacer turismo en cada departamento. En mi departamento hay otras empresas que también hacen turismo y que no figuran en esa lista. He percibido que empresas que no están en ese listado son parte de las que compran los ómnibus viejos, lo cual genera todo un tema de valores lo cual también ocurre en el transporte de cargas que después distorsiona el trabajo.

En un país turístico y que cada vez está creciendo más en esa materia, deberíamos tener, por lo menos, un orden para que no pasen esas cosas. ¿Cómo ven ustedes esta situación? Me gustaría informarme acerca de si existe algún mecanismo para regular esa situación.

SEÑOR KAPATOS.- Volvemos al tema de los años al que me refería anteriormente. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas autoriza quince años para el transporte internacional y veinticinco años para el transporte nacional; el Ministerio de Turismo y Deporte autoriza diez años para el transporte internacional y dieciocho años para el transporte nacional. Si usted pasó los dieciocho años no se puede registrar en el Ministerio de Turismo y Deporte; no lo acepta esa Cartera porque no quiere coches viejos. Pero los coches están y hacen el mismo turismo que los coches cero kilómetro.

¿Quién va a hacer los paseos de escuela? ¿Quién va a llevar a la gente al fútbol? ¿Quién va a hacer los viajes de barrio? Alguien tiene que hacerlo. Lo que pasa es que quienes estamos registrados estamos pagando aval en el Ministerio de Turismo y Deporte, empeñándonos con garantías, que a veces tenemos y a veces no, para tener un registro en el Ministerio de Turismo y Deporte como operador turístico. Mientras, todo el resto se quiere registrar pero no puede porque el Ministerio de Turismo y Deporte no lo deja, pues su reglamentación es diferente a la del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR SANDER.- Quería agregar que las empresas que están en ese listado pagan todos los impuestos, todos los seguros y todo lo que corresponde, mientras que las otras empresas por lo menos algunas, al no tener la habilitación, no lo hacen. Esa es otra diferencia que habría que tratar de adecuar de alguna manera porque los precios se generan por los costos: a diferentes costos, diferentes precios de venta.

SEÑOR KAPATOS.- Eso es cierto. Muchas de esas empresas capaz que están en regla pueden estarlo; me refiero a BPS, DGI, Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tiene problema en autorizarlas porque es consciente de que nuestra flota es así y no podemos tirarla a la basura de un día para el otro porque se le antoja al Ministerio de Turismo y Deporte. ¿Qué hacemos con las familias que están viviendo de ese ómnibus, con todo el personal que hay detrás, con los conductores y con los propietarios? No les importa; parece que vivieran en otro

mundo. Todos queremos unidades nuevas y perfectas; se cae de maduro, pero eso se debe hacer paulatinamente.

En su momento, con la señora Kechichián hablamos sobre la forma de tener créditos blandos para poder importar los vehículos. Bárbaro. Pero eso tiene que llegar en un segundo o en un tercer paso; primero hay que dar a los transportistas turísticos el corredor que les corresponde, para que pueda decir: "Este trabajo lo hago yo". Luego, ellos solos van a mejorar y solos van a cambiar su unidad.

¿Cómo una persona va a invertir US$ 250.000 para que después terminen haciendo los viajes los coches de línea a mitad de precio? El asunto no funciona así; nadie invierte en esas condiciones.

SEÑOR SARAVIA.- Al principio de su exposición el señor Kapatos dijo que el Ministerio de Turismo y Deporte, por un problema de "software", no tiene un registro de vehículos de turismo. ¿Eso es correcto?

SEÑOR KAPATOS.- Correcto.

SEÑOR SARAVIA.- Entonces, lo que lleva el Ministerio de Turismo y Deporte es un registro de empresas. A su vez, el señor Kapatos decía que alguien que tuviera su vehículo con más de dieciocho años no podía inscribirse. Pero si inscribe la empresa y no se lleva el registro de los vehículos, ¿cuál es el impedimento si el Ministerio no sabe cuáles son los vehículos? Eso no me quedó claro.

SEÑOR KAPATOS.- Voy a poner un ejemplo. El año pasado había una empresa que tenía un vehículo de diecisiete años y estaba registrada en el Ministerio de Turismo y Deporte, por lo cual, tenía un número de operador turístico. Este año presentó a la empresa y al vehículo, pero ahora ese vehículo tiene dieciocho años, y el Ministerio de Turismo y Deporte no se lo registró y la empresa no pudo renovar el aval. O sea, la empresa tiene que presentar el vehículo, pero la Cartera no lleva un registro de vehículos y empresas. Esto, a su vez, conlleva otras cosas. Existe un decreto por el cual nosotros contamos con Telepeaje parece una pavada pero es un beneficio al fin, que funciona con el aval del Ministerio de Turismo y Deporte, es decir que todos los vehículos que están debidamente registrados en esa Cartera pueden obtener un descuento en el Telepeaje. Pues como a esa persona no se le renovó el aval porque su vehículo se pasó de los años, hoy no tiene Telepeaje.

SEÑOR SARAVIA.- En la medida en que el Ministerio no lleva el registro, en el caso que se plantea, simplemente, como la empresa va a renovar su permiso, debe presentar su vehículo y porque este tiene dieciocho años no se lo aceptan, ¿por eso también caduca la empresa?

SEÑOR KAPATOS.- Sí.

SEÑOR SARAVIA.- Es decir que es una presentación en conjunto. No puede haber una empresa que momentáneamente no tenga u n vehículo presentado. ¿Esto de dónde surge?

SEÑOR KAPATOS.- Cuando la empresa presenta los papeles correspondientes, surge el año de circulación del vehículo. Según el año que sea, le dicen si pertenece o no.

SEÑORA DELPINO.- En el Decreto Nº 3/97 se establecen las exigencias a las empresas de transporte turísticos para inscribirse en el Ministerio. Se refiere a empresas y no a vehículos, aunque sí controlan la antigüedad de los vehículos.

SEÑOR SARAVIA.- Pero una cosa no va atada con la otra. El Ministerio debe controlar y autorizar a la empresa.

SEÑORA DELPINO.- Con todos los requisitos comprendidos en el Decreto Nº 3/97.

SEÑOR SARAVIA.- Pueden cambiar los ómnibus todas las veces que quieran, siempre que estén dentro del número de años establecidos.

SEÑOR DE TORO.- Para ir aclarando y aclarándome: una empresa de turismo debe desarrollar dos trámites diferentes, uno ante el Ministerio de Turismo y Deporte y otro ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En el primero, se registra como empresa de turismo; en el segundo, registra los vehículos a utilizar para hacer la función que se defina. Esos vehículos están registrados en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque pasan inspecciones técnicas, controles, se le designan chapas, etcétera. Es decir que son dos procedimientos diferentes. El tema acá es que el Ministerio de Turismo y Deporte no tiene que definir la antigüedad de los vehículos; el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene esa facultad y esa responsabilidad. Para mí, el problema que se plantea no es con relación a la antigüedad sino que los vehículos no se puedan vender. Es un tema bastante viejo en este ramo. Esto se resolvería por el lado de establecer algún mecanismo mediante el cual el vehículo que circula en forma regular para el transporte de pasajeros no pueda pasar luego a registrarse para turismo. Creo que este es el nudo del problema.

Me parece que todo el tema del subsidio del gasoil, que es en función de los vehículos de pasajeros, etcétera, genera algún tipo de dificultad. Habrá que discutir con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas si son veinticinco años, dieciocho o una cifra intermedia, o si son diez o son quince años para los transportes nacionales, o si son más o menos de veinticinco asientos y todo lo que implica esta cuestión. El tema pasa por definir que cuando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas da de baja a un vehículo no podrá venderse en el mercado. Este es un problema que tenemos en el Uruguay porque acá no existe la chatarra. Todos los vehículos que damos de baja siguen funcionando, tanto en el transporte de carga, como en el de turismo, como en el de pasajeros; esto también ocurre con los vehículos particulares. En algún momento en el Uruguay se definirá este tema. Mientras tanto, creo que el mecanismo para resolver este problema sería que entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Turismo y Deporte se defina la antigüedad, el uso y el no uso, por decirlo de alguna manera.

SEÑORA DELPINO.- Al Ministerio de Turismo y Deporte sí le importan las condiciones de los vehículos aunque, sin duda, el organismo rector en cuanto a las condiciones técnicas de los vehículos es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Por eso anualmente se debe renovar el Certificado de Aptitud Técnica. Al Ministerio de Turismo y Deporte si leemos el Decreto Nº 3/97 vamos a entender que esto se encuentra en su espíritu, por la materia específica de que se trata, le interesan las condiciones de habitabilidad y de confort del vehículo, por el tema de las excursiones y de los servicios turísticos a brindar. Entonces, en ese sentido sí es exigente el Ministerio de Turismo y Deporte y esto se refleja en el Decreto Nº 3/97.

Nosotros hemos tenido innumerables reuniones con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y siempre nos ha manifestado exactamente lo mismo entendemos que tiene razón: que a ellos les interesa exclusivamente el vehículo como vehículo en sí, sin la afectación de servicio turístico. Eso se lo dejan al Ministerio de Turismo y Deporte; entiendo también que quizás esta Cartera es más restrictiva en cuanto al número de años.

Lo que nosotros pedimos es que se considere, más allá del número de años, el desgaste del vehículo. El SUCTA, que es la empresa que controla el estado técnico de los vehículos, perfectamente puede controlar si la unidad, con más o menos años, está habilitado para circular. De todas maneras, es muy importante tener en cuenta el número de kilómetros recorridos para saber el desgaste de los vehículos. Por eso, en la materia de vehículos de transporte turístico tienen que trabajar en conjunto Ministerio de Turismo y Deporte y Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Hice esta aclaración porque creí entender que el señor Diputado De Toro decía que las condiciones de los vehículos en sí eran materia exclusiva del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Reitero, el aspecto de confortabilidad y de condiciones especiales que deben tener los vehículos de turismo es materia del Ministerio de Turismo y Deporte.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que no es la primera vez que están hablando de esto aquí; tal vez para algunos sean viejos conocidos.

Veremos cómo hacer para encauzar este problema.

SEÑOR KAPATOS.- Frente a este problema, tratamos de encontrar una solución a todo esto.

Una medida sería la creación de un registro de vehículos a nivel nacional, en la órbita del Ministerio de Turismo y Deporte, donde consten todas las características de cada unidad destinada al transporte turístico, estableciendo que las empresas propietarias tendrán la obligación de comunicar la enajenación de sus vehículos, cuando esta se produzca.

Esto viene por lo siguiente. El vehículo se compra a una empresa de línea y luego de la segunda, tercera o cuarta venta, sigue a nombre de la empresa de línea que lo compró originalmente. Eso supone plata: títulos, impuestos y un IVA a la segunda compra. Entonces, todos tratan de evitar eso.

Actualmente, el Ministerio de Turismo y Deporte tiene registradas a las empresas de transporte turístico, pero no lleva un registro de los vehículos que realizan esta actividad.

Entonces, otra medida sería que las empresas de turismo regularicen los títulos de propiedad de las unidades. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el de Turismo y Deporte deben exigir el título de propiedad para registrar los vehículos.

A su vez, habría que cerrar el registro de empresas de transporte turístico ante el Ministerio de Turismo y Deporte. Nuestra idea es que se cierre, por lo menos, por cinco años, hasta que la plaza se empiece a estabilizar. Al cabo de esos cinco años veremos cómo va el asunto; nos sirve o no, lo mejoramos o no, lo extendemos o lo cortamos. Habría que cerrar de una vez por todas el registro para que no aparezcan empresas fantasmas que se agreguen a ese tipo de compras de línea a que nos referimos.

También habría que cerrar el registro de nuevas empresas de transporte turístico en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es decir que los que estamos, estamos, pero deberíamos cerrar por cinco años a fin de ver si nos sirve o no, si lo agrandamos, lo reducimos o lo dejamos así. En su momento, el Director de Tránsito y Transporte, Felipe Martín, estuvo de acuerdo. A él le parecía correcto cerrarlo por un tiempo.

A su vez se debería establecer la prohibición de inscribir en el registro de turismo vehículos que no hayan sido importados y destinados exclusivamente al turismo. La empresa de línea tiene habilitaciones para línea regular exclusivamente, habilitaciones para línea regular y turismo arreglo al que llegaron con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hace tiempo; estamos en desacuerdo y habilitación para el turismo. O sea que la empresa de línea tiene turnos declarados y horarios fijos, pero compran más ómnibus para alternarlos en la flota por casos de necesidad o algo por el estilo. Ahora bien, nosotros si no tenemos viajes, nuestro coche está parado. Los coches que ellos tienen, tanto sea de habilitación para línea regular, doble habilitación o turismo, hacen el turno como si fuese una sola empresa y es una sola empresa. Para ese vehículo de línea que, después de determinados años, se vendió y pasa al turismo, se tiene que pedir lo que se llama un certificado de necesidad; vendría a ser la partida de nacimiento de la unidad que es de cuando se importó. Si allí se establece que ese vehículo se importó para turismo, está bien, pero si fue para fortificar la línea o para línea regular, entonces, ese vehículo no se pueda inscribir para turismo.

Apuntamos también a obtener de parte de las Intendencias y de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Turismo y Deporte, matrículas diferenciales para los vehículos que realizan exclusivamente transporte turístico. Eso lo hemos hablado varias veces con el señor Diputado De Toro. El vehículo de turismo debe tener una matrícula característica. Hoy es "STU", pero los coches de línea también tienen "STU". Cuando estaba a cargo el señor Felipe Martín, se iban a cambiar las matrículas y le dijimos que ese era el momento para separar estableciendo que aquello era una cosa y esto, otra, pero no hubo caso. Hoy por hoy, las diferentes Intendencias del Uruguay están separando. Tal es el caso de Colonia, Soriano, Durazno. Sabemos de esos casos. Allí hay una matrícula para las unidades de línea y otra para las de turismo; se diferencian.

Sería necesario armonizar la normativa relativa a la antigüedad de los vehículos de turismo del Ministerio de Turismo y Deporte con la del de Transporte y Obras Públicas. Habría que lograr que el Ministerio de Turismo y Deporte autorice una antigüedad de veinticinco y quince años para vehículos que desarrollan transporte a nivel nacional o internacional respectivamente y para las unidades de línea que hagan turismo, dieciocho

años. Actualmente, ese Ministerio autoriza solo diez y dieciocho años para transporte internacional y nacional respectivamente, mientras que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quince y veinticinco, respectivamente. Como dijo el Diputado De Toro, habría que lograr que el Ministerio de Turismo y Deporte siga las normas o decretos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque no se puede tirar a la basura un ómnibus de turismo de dieciocho años, que está en perfecto estado. Si fuera un ómnibus de línea el que tiene esa antigüedad, sí habría que tirarlo, pero el de turismo no llega ni al millón de kilómetros en esos años.

Es necesario implementar políticas respecto de qué hacer con los vehículos luego de alcanzar los veinticinco o quince años de antigüedad y se deban desafectar, retirándolos de plaza. Como decía el Diputado De Toro no hay políticas sobre lo qué hacer con la chatarra.

Los Ministerios de Turismo y Deporte y de Transporte y Obras Públicas deberían regular lo relativo a la compraventa de vehículos para el transporte turístico. En este sentido, si la empresa de transporte turístico los compra de entre los ómnibus de turismo existentes en el mercado o cero kilómetro, que se los habilite con una antigüedad de veinticinco años contados desde su importación. Pero si son provenientes del servicio de línea, que se los habilite con una antigüedad de hasta dieciocho años contados desde su habilitación. Como no hay ninguna reglamentación que diga que la empresa de línea no puede vender ese vehículo a quien sea no podemos prohibirle porque no hay ninguna ley, decreto ni nada, que esos dos Ministerios dicten una norma en la que se establezca que los vehículos que fueron de línea tengan dieciocho años de antigüedad. Esa cantidad de años supone millones de kilómetros. Así desestimulamos que los transportistas turísticos compren ese tipo de vehículos, pues sabrán que van a tener dieciocho años. En cambio, si lo compran a otro transportista turístico, tendrán veinticinco.

Asimismo, para que las empresas de transporte puedan importar una unidad cero kilómetro para destinarla al transporte turístico, deberán demostrar ser empresas con antigüedad e idoneidad en el sector de transporte turístico. ¿Qué es lo que está pasando? Los bancos dan ciertas tasas de interés y gente con plata pregunta cuánto daría un ómnibus. Entonces, en vez de depositar la plata en el banco, compran un ómnibus, pero no tienen idea del negocio y no saben trabajar en esto. Esto lo vemos en la plaza, esa gente termina cobrando precios y haciendo cosas porque esa persona no sabe de turismo. Por tanto, pensamos que quien importa un cero kilómetro debe tener cierta antigüedad como empresa de turismo, que no sea alguien que apareció porque simplemente tiene plata.

Sería bueno que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas habilite a las unidades que perdieron permisos internacionales para que en fechas pico puedan realizar transporte internacional, previa inspección mobiliaria interior, además del SUCTA. Si no son fechas pico de demanda, el Ministerio no otorgaría permisos internacionales, por más que sean situaciones que involucren al fútbol o cualquier otra cosa. Hoy por hoy, cuando se juegan partidos en Porto Alegre o Buenos Aires, son muy pocos los transportistas con ómnibus en condiciones adecuadas que acceden, porque la gente termina destrozándolos. Es lógico. Los únicos que pueden ir son los ómnibus que están en otro estado, pero no se debería permitir por el simple hecho de que alguien tiene que ir. No si no tienen permiso internacional y mientras haya ómnibus habilitados con permiso internacional, estos son los que tienen la preferencia porque son los que invirtieron y renovaron su vehículo.

Habría que promover créditos especiales para la renovación de las unidades y, de esta manera, mejorar nuestro parque automotor, siempre que se preserve el mercado de trabajo para las empresas de transporte turístico, impidiendo, a través de controles efectivos de las autoridades competentes, que el sector se vea invadido por informales o empresarios de transporte que tienen como giro principal otro tipo de transporte. También habría que hacer una promoción con precios especiales y/o exoneraciones, para que el transporte turístico sea más utilizado y así mejorar el turismo, tanto expeditivo como receptivo.

No se debería permitir la entrada de ómnibus extranjeros que quitan trabajo a las empresas de transporte turístico nacional. Eso pasa en Semana de Turismo, cuando nos vemos invadidos de ómnibus argentinos y brasileños.

Se debería formar personal especializado para la inspección de vehículos de turismo en el Ministerio de Turismo y Deporte. Esto surge porque el Ministerio nos dijo que no tenía personal ni medios para eso. Entonces, proponemos que se formen personas que se dediquen a inspeccionar si los ómnibus de turismo están en condiciones para ese trabajo o no.

A su vez, planteamos que se exija que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no otorgue más doble habilitación para los buses de línea regular a fin de que cada sector se dedique a su trabajo específico. Una vez que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas autoriza el certificado de necesidad y el vehículo entra al país, las empresas piden a esa Cartera que les otorgue la doble habilitación y esta accede. Entonces, esas unidades pueden hacer las dos cosas, en perjuicio de los que estamos exclusivamente con el transporte turístico. Nosotros, que tenemos los vehículos parados, invertimos dinero y tenemos empleados a los que les estamos dando trabajo y, de esta manera, desestimulamos al turismo y a los transportistas para que mejoren su flota. Ustedes deben darse cuenta de que quienes trasladan a los turistas en el Uruguay, somos nosotros. Los que hacen el traslado de turistas durante todo el año, somos nosotros. Las empresas de línea, cuando tienen este tipo de trabajo, lo hacen y cuando no hay, no tienen problema, pero para nosotros ese es el trabajo que tenemos que hacer. Entonces, tenemos que perfeccionarnos, profesionalizarnos, mantener un corredor y una fuente laboral, a fin de que los transportistas que tienen unidades de ciertos años puedan mejorar y así, paulatinamente, ir incrementando la flota con vehículos nuevos. Pero tenemos que mantener un corredor y este es nuestro, como el servicio de línea tiene el suyo. Pero yo no puedo parar en la Plaza de la Bandera a prestar un servicio de línea; ellos pueden hacer turismo.

Por último, quiero decir que muchas veces ómnibus extranjeros vienen al Uruguay a buscar gente para llevarla a diferentes lugares de sus países. Creo que eso no está permitido, pero pasa y en su momento lo denunciamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los hemos escuchado con total atención y hemos comprendido el problema y vamos a leer el material que nos han dejado.

Seguramente, algunas de las cosas que están acá son más fáciles de llevar adelante que otras. De cualquier manera, nos vamos a interesar en el asunto.

También vamos a enviar la versión taquigráfica de esta reunión al Ministerio de Transporte y Obras Públicas así como al de Turismo y Deporte e iniciaremos algún tipo de contacto para empezar a corregir algunas de estas cosas.

Estaremos en contacto con ustedes y con las autoridades y esperamos vernos con algo más auspicioso dentro de un tiempo.

SEÑOR KAPATOS.- Esto no solo está pasando en Montevideo sino en toda la República.

Acá hay un compañero de Canelones y allá pasa exactamente lo mismo. A su vez, un compañero de Rocha nos decía que hay seis o siete camionetas que hacen traslados a Montevideo con una matrícula particular, sin seguro y que cuando ven a las autoridades del Ministerio le dicen a los pasajeros: "Agáchense que está el Ministerio". Es decir que hoy hay controles. También hay que decir que no es fácil para el Ministerio identificar esas camionetas, pero eso está pasando.

A su vez, hay una empresa de línea en Rocha que, como sus ómnibus no pueden entrar a la terminal, se dedican a hacer excursiones con gente que quiere venir a Montevideo por el día, por trabajo. Se podría decir que funcionan como una línea paralela. Lo mismo está pasando en Paysandú, en Rivera, en Colonia; está pasando en toda la República. Decimos esto porque no solo tenemos socios de Montevideo sino de todo el país, quienes permanentemente nos están preguntando cómo podemos solucionar esto. Nosotros vamos a los Ministerios y a diferentes lados, pero no encontramos una solución.

No queremos molestar más a los señores Diputados. Desgraciadamente llega un punto en el que nuestros intereses y nuestra gente se siente muy preocupada por lo que está ocurriendo y porque las autoridades no encuentran una salida a nuestra problemática.

Les agradecemos una vez más por habernos recibido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a ver si podemos iniciar un camino y les reiteramos nuestro agradecimiento.

Se levanta la reunión.